

# Lutte contre les prises à contresens

Préconisations pour la conception des aires de services et de repos sur les voies à chaussées séparées

Valentine Darrieus

DTecITM/CSEP/DSC



Direction technique  
Infrastructures de transport et matériaux

# Contexte

- Commande conjointe DGITM / DSCR en 2012 passée au Sétra

*« Élaborer une note de doctrine technique concernant la conception des aires de repos et de services de manière à éviter les prises à contresens. »*

- Plusieurs cas de prises à contresens issues d'aires ont pu être relevées sur le réseau des routes à chaussées séparées

- Accidents rares mais très graves : 1% du nombre total d'accidents mais 5,5% des accidents mortels sur ce type de réseau (données 2013)

# Groupe de travail

Mis en place début 2013

Pilotage Cerema - DTecITM : Marie RIPOCHE

En lien avec Cerema - DTerOuest : Catherine CHAUVINEAU

Et la participation de :

Michaël SANZ (ASF),

Claire DUFOSSÉ (APRR),

Fabien GEMY (Cerema – DTerMed),

Max RONGRAIS (Cerema – DTerNC),

Matthieu NOURRY (DIRCO),

Christophe LASSALLE (DIRA),

Hervé D'AFFLON DE CHAMPIE (DGITM/GRN/GRA),

# Objectifs du document

- Apporter aux gestionnaires de routes à chaussées séparées des recommandations et outils pour concevoir la géométrie des aires de repos et de services quelles soient

- nouvelles
- en réaménagement
- existantes

de façon à éviter physiquement les prises à contresens à partir de ces aires.

- Illustrer les recommandations et apporter une analyse des dysfonctionnements et configurations à risque.

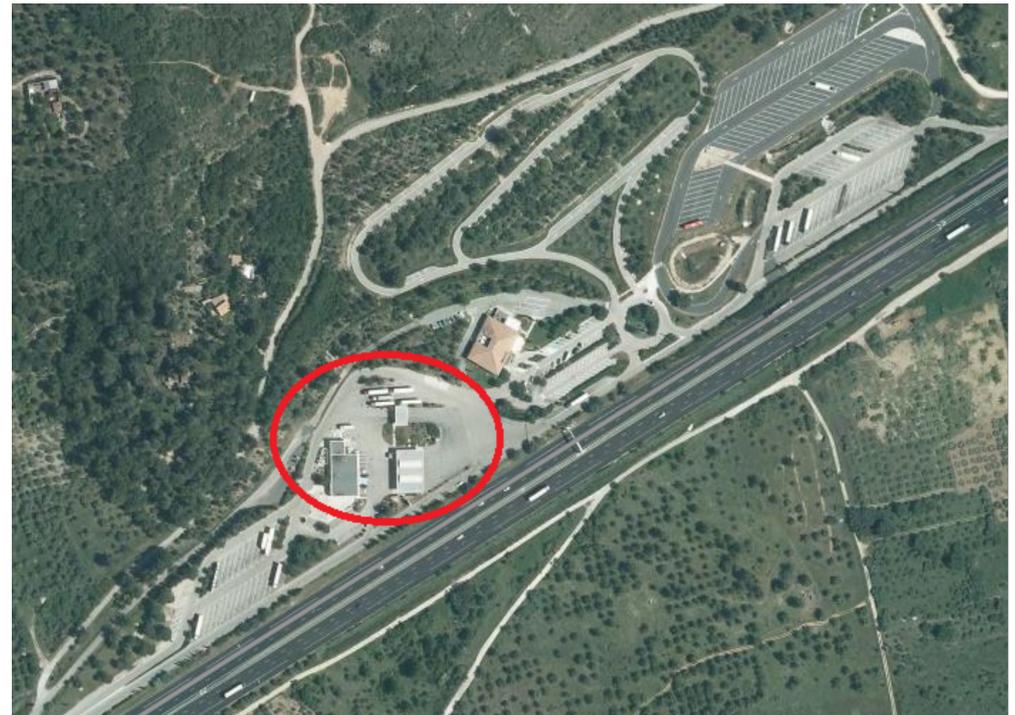
Les éléments de la note sont présentés sous réserve des remarques et de la validation du comité de pilotage.

# Principes préconisés

A. Éviter un emplacement des services trop proche de l'entrée de l'aire



à éviter



recommandé

Source : MEDDE

# Principes préconisés

**B.** La géométrie de la voirie doit contraindre physiquement les usagers à s'orienter et à ne circuler que dans le bon sens

**B1.** Éviter les grands espaces

**B2.** Circulation de préférence en sens unique et séparation physique des voies à double sens

**B3.** Séparation des flux de véhicules aux gabarits différents



Éviter les grands espaces



Séparer les flux

Source : MEDDE

# Principes préconisés

## C. Limiter et gérer les points de conflits au sein de l'aire

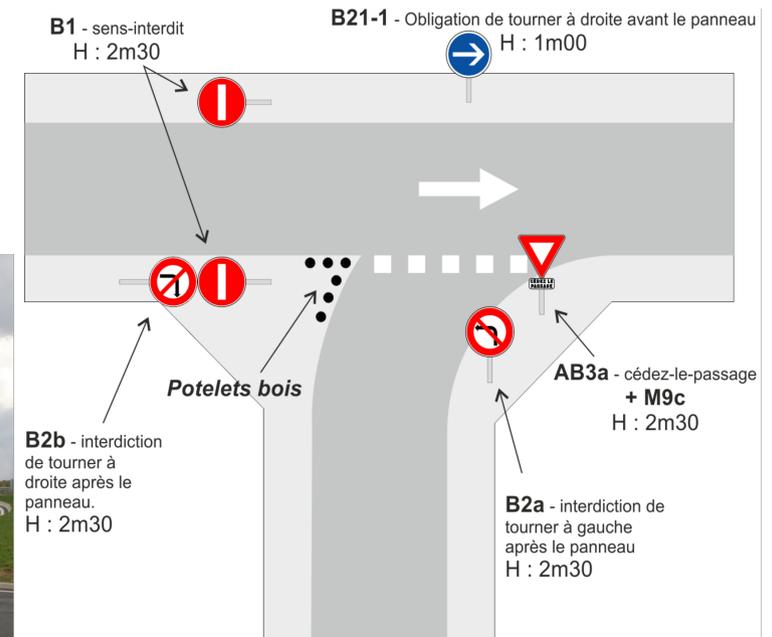
- C1. Limiter le nombre des points de conflits
- C2. Favoriser les systèmes de "porte" en entrée de zones réservées aux VL
- C3. Concevoir les points de choix de manière à éviter physiquement le contresens sur l'aire
- C4. Gestion des intersections en T : à concevoir en « voie d'insertion »



Éviter un trop grand nombre de points de conflits



Favoriser les systèmes de « porte »



Intersection en « voie d'insertion »

Source : MEDDE

# Principes préconisés

## D. Rendre visible et lisible l'ensemble de la signalisation au sein de l'aire

- D1.** Assurer la visibilité permanente sur les panneaux en tout point de l'aire
- D2.** Assurer la continuité et la lisibilité des jalonnements
- D3.** Éviter la multiplicité des panneaux en un même point



Éviter une signalisation trop lointaine



Éviter la multiplicité des panneaux

Source : MEDDE

# Merci

Valentine DARRIEUS  
Cerema DTecITM / CSEP / DSC  
Chargée d'études Sécurité des Infrastructures

adresse courriel : [valentine.darrieus@cerema.fr](mailto:valentine.darrieus@cerema.fr)